

翔友会便り

戦前戦中の追憶

昭和19年卒 岡 本 清

昭和14年玉水の河原で合宿して、プライマリー・セカンダリー・習得、3級滑空士免許を取得。

昭和15年国体京都代表で、滑空競技に参加。

同志社航空部に入部、諸先輩のご指導の賜物で、2級滑空士免許を取得、やっと憧がれていたソアラで空中散歩を味わう身分になりました。

その楽しみも長くは続かず、学徒出陣で敢えなく挫折の運命となりました。

陸軍特別操縦見習士官として、旧北満州の白城子^{はくじょうし}陸軍飛行学校に入校。

いきなり100式双発高等練習機の、操縦者教育が開始されました。

飛行機と言えばソアラの曳航用の、単発の練習機に搭乗したのみ。

エンジンが2台！、しかも操縦桿ではなくて操縦輪！、こんな怪物を何時になれば乗りこなせるのか不安でした。

離着陸の昇降率がセカンダリーの感覚に近く、制限地着陸はソアラより簡単な感じで、グライダーに専念していて良かったと痛感しました。

操縦課程が進み、操縦室の窓全体に布で目隠しをして、満州の白城子^{はくじょうし}—新京^{しんきょう}—ハルピン、を結ぶ3時間を超える865kmの三角コースを、頼るのは羅針盤とジャイロ計器のみ、通過地点の到着予定時間と進路変更の測定角度の設定は、自動操縦装置に切り替えて航法室で対地速度や偏流の計算を行い、再び自動操縦装置を解除して計器飛行に移ると、油汗をながして猛訓練に耐えました。

所定高度と測定進路を維持し、延々3時間を越える完全盲目操縦飛行、しかも何時・何分・何秒・に到着予定、慣れるに従い所定の何時・何分・に白城子^{はくじょうし}飛行場の見える位置に到着出来ました。

やれば出来る、今でも誇りにしています。

こうしてアメリカ大陸渡洋爆撃機の操縦者？としてきびしく教育されました。

白城子^{はくじょうし}陸軍飛行学校卒業式迄には、愛機キ-74試作遠距離偵察爆撃機は完成せず、エンジンの換装や気密室その他の艤装に時間を要し、終戦までにやっと14～5機完成されたらしいです。おかげで命拾い出来ました。

宮崎の新田原飛行場(現在自衛隊基地)に転属、落下傘部隊の挑下研究所でMC-20型双発輸送機と97式重爆撃機で、落下傘部隊の挑下訓練と空輸任務、しかし落下傘部隊はレイテ降下作戦で消滅し、北朝鮮の咸興^{かんこう}で戦力回復を目指す。

北支那の済南基地90戦隊に転属、99式双発軽爆撃機(日本唯一の急降下爆撃機でフラップを下ろすと降下角60度で操縦者は真逆になる)で特攻隊員の操縦教育、その間に満州から河合達也君ほか懐かしい学生航空連盟の仲間が合流して90戦隊の戦友となりました。

20年8月終戦となり、愛機の99式双発軽爆撃機の日の丸のマークを緑十字に塗り変えて、北支那全部の飛行場の終戦処理の連絡飛行を完了。

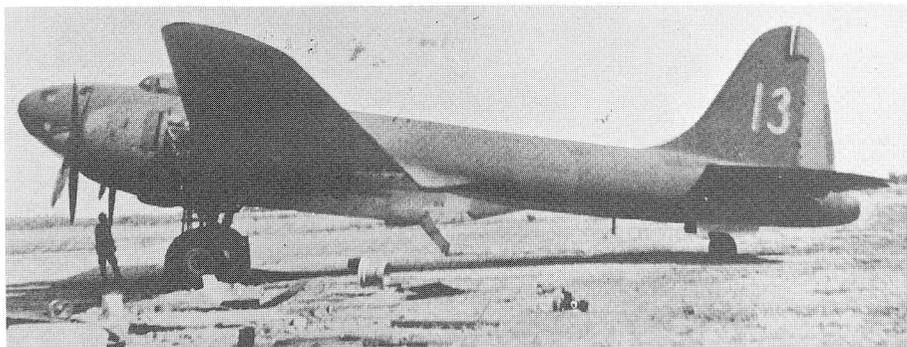
更に緑十字のマークを晴天白日に塗り変えられ、戦勝国のアメリカと中国の軍人達の終戦処理状況の視察と連日休む暇もありませんでした。

やっと暇になると、今度は中国空軍の将校の操縦訓練生の教育でした。

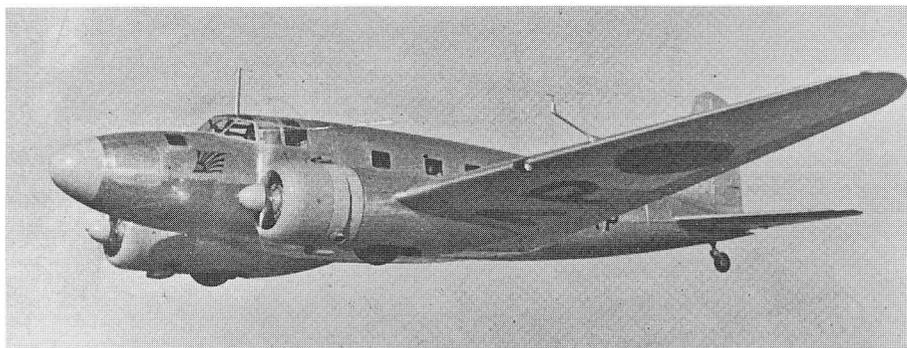
言葉も全く通じなく、通訳を通じて訊けば初級練習機の操縦経験程度の技量との事でした。

重爆撃機ですと操縦席の正・副の2座席とも操縦装置があります。

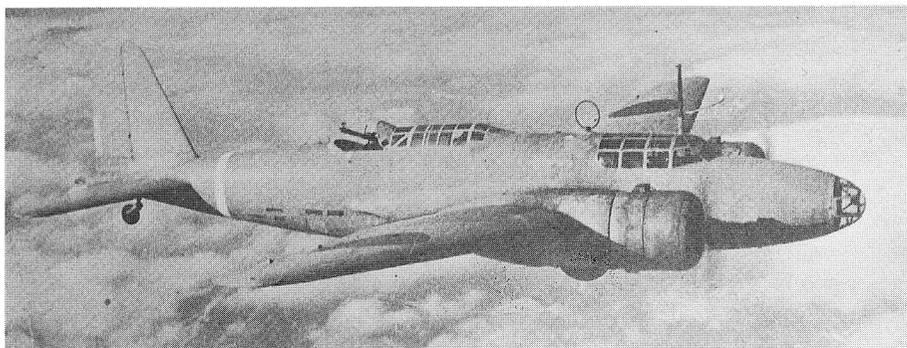
悲しいかな軽爆撃機は、右側の1座席のみが操縦席なのです。



キ-74試作遠距離偵察爆撃機



MC-20 型双発輸送機

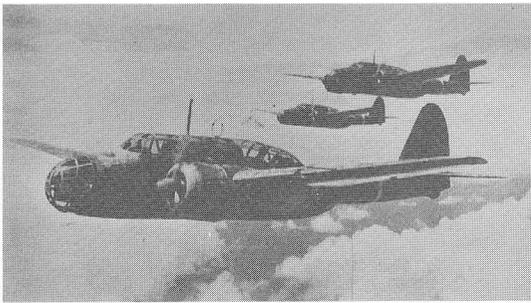


97式重爆撃機
(写真提供 加藤 寛氏)

操縦教官の座席は、左側の安全ベルトも、操縦桿も、エンジンレバーも、フットバーも、足元に無い通路を兼ねた席です。

双発機なので左右のエンジンの回転数をレバーで同調しないと安定せず地上滑走も不可能です。

左手で体を支え右手で、訓練生のレバーと操縦桿を奪い、右足で訓練生を蹴飛ばし、辛うじてフットバーの片側に足を掛け方向舵を操作する、離陸着陸時のフラップと車輪の上げ下げ、プロペラ



99式双発軽爆撃機

のピッチの切り替えと、命がけの大変な離れ業をしながらの操縦教育でした。

言葉の通じない操縦教育は、奪われたり蹴飛ばされたりとの連続で、教わる戦勝国の中国空軍精鋭パイロット将校も、大変だったと思います。

操縦操作も少しずつ進歩し、やっと単独飛行に移る頃から、ゼスチャーや図形で和氣藹々わきあいあいと親睦をはかれる様になりました。

操縦技術も一段と向上し、やがて訓練生達は愛機99式双発軽爆撃機の晴天白日のマークを輝かせて遠く南の空へ巣立って行きました。

大空に憧れた飛行機野郎の私でも、やっと戦争が終り無事に日本に帰れるはずが、よその軍隊の飛行機になる愛機の引継ぎの為の、この危険な飛行だけは残念ながら有難く有りませんでした。

しかし現在から思えば終戦直後の僅かな期間ではありましたが、中国空軍、後の台湾空軍の創生紀時代の、新鋭幹部パイロットの育成に、多少とも貢献出来たと信じています。

学連出身の前途ある数多くの先輩や後輩達がこの戦争で、特攻隊や戦闘で亡くなりました。

アメリカ大陸渡洋爆撃機の完成の遅れで、操縦者として温存され、比較的 안전한任務に回されて、生き長らえたのだと思えます。

与えられた命令で、生と死の運命が決定する、戦争とは冷酷悲惨なものです。

残留後の特別任務も完了、やっと帰国の指令があり、済南から青島を経て鹿兒島ちんたおで復員しました。敗戦で飛行禁止となり、数年後やっと解禁され、昭和27年10月26日朝日新聞社で操縦士の学科試験を受けて、11月9日付で合格通知を受取り、喜びも束の間、胸部疾患が悪化して、肋骨7本を切除する大手術と重なり、実地試験を断念、荒鷲も遂に飛べないアヒルに成り果てました。

それでも飛行機野郎としての、大空を飛翔する夢は一生持ち続けるつもりです。

現在の素晴らしく進歩した性能の機体を、自由に操縦出来る皆様を心から祝福します。

私見として、計器で対地速度や偏流修正で飛行コースを計算したり、限界速度を自身の体で記憶させると、有効だと考えています。

最善を尽くし飛行を完了して、機体を安全に着地させるのが操縦者の責任です。

その責任を果たしてこそ、新たな搭乗と飛行が可能になり、大空を羽ばたく夢へと続くのです。

北海道の空から コンニチワ

昭和50年卒 落合俊英

翔友Ⅳの「来たれ北海道へ」にて丘珠での飛行、そして現在エアロスポーツの中心となっている滝川滑空場へのテストフライト、さらに石狩川河川敷の新篠津滑空場開発に至る様子にふれてから、8年の月日経っている。北海道の地に住んでいる事もあり、航空部の仲間、OB諸兄との交流も疎遠の中、三浦OBからの一通の年賀状での北海道遠征合宿の可能性の問合せから始まる箕浦OB、現新庄監督との新篠津でのフライトもついこの間の様な気がする。又北海道遠征合宿で来られた三浦、窪田OBとの再会では(卒業後初めての再会)学生時代でのイメージそのまま、思わず緊張していたのも昨日の出来事の様な気がします。

その間にも、北海道のスカイスポーツの熱も大いに高まり、スカイスポーツ団体も急激に数を増

しました。

グライダーでは堀川勲氏の居られる豊頃町、又オーストリアから関宿までホフマン式デモナで飛んで来た加藤隆士が居る美幌町を含め8フィールド10団体。熱気球8フィールド15団体。パラグライダー・ハンググライダー17フィールド30団体。ウルトラライトプレーン約33フィールド45団体。パラプレーン3フィールド4団体。バラセール8フィールド8団体。軽飛行機3フィールド4団体。スカイスポーツと言えばグライダー、軽飛行機、熱気球ぐらいだった8年程前に比較して数多くの人あらゆる種類のスカイスポーツを楽しむ時代となりました。この様な環境の中私は2つのスカイスポーツ団体に所属しております。札幌航空協会(グライダー)と北海道ウルトラライトフライン

機上の筆者



グクラブ(ウルトラライトプレーン)です。

札幌航空協会は、札幌市と旭川市とのほぼ中間に位置する新篠津村。その河川敷で幅100m、1,800mの長さを持つ飛行機曳航の可能な滑空場で活動をしています、離脱高度は600m程取る事が出来、又滝川まで45km程で、50km飛行の可能な環境の良さです。保有機体はスポルタビア式SF25Cのモーターグライダー1機。萩原式H23C、ブラソプ式IS-28B2、ユビASK13の複座グライダー3機。PZL-ビエロスコ式SDZ-51-1ジュニア型、日飛ピラタスB4、アレキサンダーシュライハーK8Bの単座グライダー3機と豊富な機体が有り。教官の方々はジュニアのフライトに飽きてきた様ですが、初心者からベテランまで技量に応じた機体でフライトが出来ます。還暦を越えて益々元気な教官をはじめ、髪の毛の白さが目立つ方の方が多いベテラン揃いのメンバー47名のクラブです。当地では5月、10月、11月には、5時間滞空も可能な気象条件も整いますが、これだけ好条件に恵まれているクラブに所属していながら、仕事の環境の変化(土日休めない)、家庭環境の変化(子供の養育費の増大)、さらには年齢による体力の低下という壁にぶつかり、往復380Kmのドライブの疲労には勝てず、年々飛行回数も減って行き現在は休会扱いとして頂いております。そこで新たに加入したのが北海道ウルトラライトフライングクラブです。

会員13名、クラブ所有のQSMXIII、個人所有機のQSMXII スプリント、QSGT400Sの3機の小さなクラブで、N42°27'37"、E142°27'27"の標高270mに位置する航空母艦状の幅30m長さ600mの草地の場外離着陸場を使用してフライトしています。

当離着陸場は、自衛隊の不時着場として町有地にクロス2本の滑走路を予定し整備し始め、1本目の滑走路の整備途中で開発中止となった後、町がそのままの状態管理していたのを使用している物です。町もスカイスポーツに理解と関心を示し、格納庫も建てて頂き、年間約3万円程で、滑走路、格納庫共々利用させて頂けるので小さなクラブでも運営出来ている次第です。

1昨年は滑走路の一部暗渠工事が終了、又今年の6月迄には離着陸場の道路舗装工事が完了の予定で全て町予算の中での工事、非常に感謝して利用させて頂いています。残念な事に、雨の後の滑走路の水捌けが悪く、機体へのダメージや、安全面から使用出来る長さが全体の1/3程度となったので、予算の無い中、知人からロードローラーやブルドーザーを借りての滑走路整備に試行錯誤を続けています。

実は敢えて、ウルトラライトプレーンでもフライトを続けているのは、場外離着陸場のある場所が、私の住んでいる「静内町」の隣町新冠町の山間部であり、我が家から車で30分の所に在るからです。仕事柄土日をフルに休日として利用出来る事が少ないので、離着陸場に電話を入れ、準備が整った頃を見計らい、40~50分程のフライトをして帰って来る。これが仕事の合間に2時間程の時間を作れば、可能。1日の内で、仕事一フライト一仕事をこなせるこの身近さは何物にも代え難いものです。又、滑走路整備が完了したならば、モーターグライダーでの飛行が可能なのでその楽しみもあります。

ちなみに堀川氏の居られる豊頃町の舗装場外離着陸場は幅20m長さ700mですが、軽飛行機2機、モーターグライダー1機、複座グライダー2

機、単座グライダー6機を活用しており、又95年には戦闘機の零戦とムスタングのフライインイベントを開催してます、新冠町の600mの滑走路長は決して短くはなく、充分な利用の可能性を秘めています。5月、10～2月頃は滑走路が航空母艦状の形状が逆に幸いし、離陸後第2旋回地点で斜面上昇風、さらにサーマルへとつながり、レベルフライト以下のエンジン出力まで絞る状態で2m/S以上の上昇飛行が数多く出来ているのもこの地でのフライトの魅力です。

初めてウルトラライトプレーンを見た時は、初めてKa6Eの胴体の中を覗きそのリブの細かさに驚き、又Ka6Eでの荒れた気流で飛行した時に耳にした、主翼とフィレットのこすれるギシギ

シ音が何の音かわからず感じていた以上の不安を感じましたが、強度の面、飛行特性、色々弱点の多い機体ですが、こまめな整備、早めの修理処理を続けている内、飛ぶ楽しみの方が次第に不安を打ち消し、フライトを続けております。上空から見る季節毎の景色の移りかわる美しさ、夕焼けの朱が微妙に山肌に変化してゆく様、山間にたなびく雲の白さ等、これらの自然の景色の美しさは、ウルトラライトプレーンで初めて味わった飛行の楽しみ方でもあり、暫くは我が家から30分の場所で、滑走路整備を続けながら、ポツポツとフライトを楽しみ続けようと思っております。滑走路整備が完了した暁には「来たれ北海道へ第2弾」と行きましょう。

雪のランウェイ。北海道らしい風景。



念願の 500km 達成!!

昭和60年卒 中村 悟志

去年の12月の中頃、私は学生時代の同期に宛てた年賀状を書いていました。そこには「今年こそは 500km 飛んできます」と書かれるはずでした。しかし、そこに書かれたのは「切符が取れません」でした。そうです、私はオーストラリアに出発する予定の1週間前になっても、飛行機の切符が取れていませんでした。結局、出発予定の数日前になつて切符を手に入れることができ、家内(京女航空部 OG)と一緒に12月22日、オーストラリアのアデレードから東約 200km の所にある小さな町ワイケリーへと旅立ちました。

ワイケリーへは翌日の昼前に到着し、荷物を解くとすぐチェックフライトを済ませました。この日、ワイケリーはとても暑く、真冬の日本からきた体には少しこたえました。しかし、この暑さは好条件の証明であり、さらにその日飛んでいたパイロットの「10,000 ft 以上上がる事ができた」という話をつまみにして、町で買って来た缶ビールと 5ℓ 入り箱ワインを飲みつつ、明日からのフライトに期待をふくらませました。

ところが、翌日の条件は最悪でした。前日までの好条件は、昨夜のコールドフロントの通過で根こそぎ持って行かれました。毎朝行われる気象のブリーフィングによると、今日の最高気温は20度前後までしか上がらず、3~5,000 ft にかけて存在する逆転層を突き抜けるサーマルは、発生しないだろうとの事でした。実際にトップ高度は4,000 ft 弱で、ワイケリーの外には出れませんでした。この時、2年前の天気(2週間の間ほとんど毎日、地を這うようなフライトしかできない条件だった)がちらつと頭をよぎりました。でも今日は初日で、そのうち条件のいい日がかかるに違いない、と自分自身を納得させました。しかし、そ

の期待は見事に裏切られ、次の日は雨でした。

12月26日は、トップが7,000 ft 以上の予想でしたが、私は 500km コンプリートの予感を感じながら、フライトの準備をしました。プッキングしている ASW20 に、水バラストを積み、バッテリー、GPS、自記高、アウトランディングパッケージ(非常用飲料水 2ℓ、カロリーメイト 2個、夜グライダーの中で過ごすための長袖のトレーナ、懐中電灯 2本、迎への飛行機に合図するための小さな鏡、時間つぶしの文庫本、農家で電話を借りた時の札に渡すプレゼントと小銭等)を積み込み、最後に宣言板を写真に撮りました。

500km タスクは、時間との競争です。日中サーマルが発生するのは、午前10時から午後7時頃迄です。サーマルが強くなり、スタートできるまでの時間を差し引くと、7時間位で 500km を飛びきらなければなりません。しかも、サーマル発生時刻が遅れば、それだけ使える時間が減る事になります。つまり、最低でも平均時速 70km を出せなければ、タスクは達成できません。そのためにも、サーマルがまだ弱い時間に出発して少しでも距離を稼ぐ事と、素早く効率のよいセントリングや、速いクルージング速度で飛ぶ事が求められます。結局この日は、予想が外れてトップは 5,000 ft 弱しか上がらず、スタート後6時間余り、380km を飛んだ時点でコンプリートは無理だと判断し、ワイケリーに戻りました。

その後の数日間もあまり条件がばつとせず、毎日2~300km しか飛べませんでした。しかも29日には、約 250km 飛んだ所で、ワイケリーの南 40 km の畑に不時着してしまいました。この時は幸運にも、迎への飛行機にすぐ見つけてもらえ、40分後には畑から離陸できました。(私は羊しか居

ない広大な畑で、6時間以上迎えを待った事がありました。)1月になると、不時着は極力避けるようにと言われている、オープンクラスのニンバス2に機体が変わる予定でした。そこで、W20に乗ることができる年内に500kmを達成しなければと、徐々に焦ってきました。

その後、1月3日までW20を借りる事ができ、1月2日を迎えました。この日、ウエザーは、低いところに小さな逆転層があり、その上空の空気は十分冷えていました。その結果、地上気温が上昇して逆転層をブレイクスルーすれば、トップは急激に高くなると予想されていました。私は、温度計と時計を見ながら、サーマルが逆転層を突き抜ける<その時>を待ちました。

<その時>は、訓練生を乗せたツインアステアからの「サーマルが発生した」という無線でやってきました。私は12時20分に、曳航機に曳かれて離陸しました。そして離脱後5,000ftまで上昇し、南東150km先にある第1旋回点のパニティアサイロに向けてスタートを切りました。

スタートはしたものの、まだサーマルが弱いのと、フルに積んでいる水バラストも影響して、ワイケリーから30km位の所で2,000ftを切ってしまいました。これから急激にサーマルは強くなるのはわかっていたのですが、ここで不時着する訳にもいかず、やむなく水バラストの水を半分捨てました。結局、ここで貴重な時間を30分もロスしてしまいました。

その後、4~7,000ftのバンドを使って順調に第1旋回点をクリアし、第2旋回点である200km先のコージコーナーへと向かいました。しかしまたも、その手前30kmの所で低くなってしまいました。私は、あせりながらサーマルを探し、

残っていた最後の水も捨てましたが、すぐに1,000ftを切ってしまいました。あきらめて不時着を覚悟していたその時です。私は一瞬強いリフトを感じました。慎重に寄せていくとだんだん強くなり、この時もなんとか持ちこたえました。

第3のそして最後の旋回点である、アラウナサイロに着いたのは18時をまわっていました。既に、昼間の荒々しい対流は無くなり、サーマルの間隔もまばらになっていました。旋回点の写真を撮り終えると、こんな条件でワイケリーまでの残り75kmを飛ぶことができるだろうかと不安になってきました。その時、ふと上を見ると自分よりずっと高い高度で、他のグライダーがセンタリングしていました。私はすぐに下に入って上昇し、8千ftでサーマルアウトしました。さらに50km手前で最後のサーマルをヒット後、ファイナルグライドに入り、18時54分、平均時速77kmでワイケリーに着陸しました。

これまで5回オーストラリア遠征を行い、今回やっと念願の500kmタスクを達成しました。翌日はさらに条件が良くなり、連日の500km飛行を達成し、しかもこの時は、750kmのような長距離を飛ぶためのキーとなる、平均時速100kmで飛ぶ事ができました。ついでに、最終日にはニンバス2で獲得3,000mにも成功し、今回の遠征は大成功に終わりました。

最後に、私は“クロスカントリーは自然を相手に戦うスポーツである”とおもいます。負けて不時着するか、それとも相手(自然)の手の内を読み切ってタスクを達成するかです。いずれにしても、クロスカントリーを通じてグライダーの醍醐味を知る事ができ、卒業してもグライダーを続けていてよかったと思います。



500kmを共に戦った愛機 ASW-20 と筆者



飛行宣言板を掲げる夫人

'97年1月3日 2度目の500kmフライトの自記高度計記録

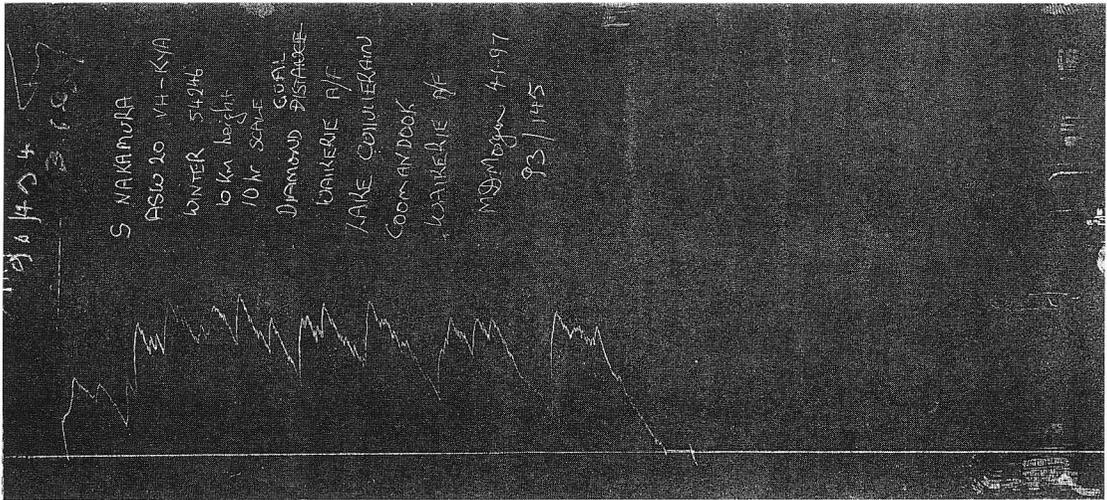
FAI500km△ ASW-20 VH-KYA

WAIKERIE → LAKE CULLULLERAIN → COOMAN DOOK → WAIKERIE

145km

218km

146km



WAIKERIE ↑

最高高度
11300ft

LAKE
CULLULLERAIN ↑

COOMAN DOOK ↑

65km
ファイナルグライド

社会人1年生は今 ― 平成8年度卒業生の近況報告 ―

平成8年卒 田中輝明

平成8年卒 原田淳

顔から黒さがなくなりました。日光を避けながら空を見上げて機体を追いつけた日々が、もうずいぶん昔のことに感じられて不思議です。社会人1年の自分を見るに、まだ両脚では立てない幼児です。早く両手を使って、自分の「商品」を1つでも多くつかんでゆきたいと強く思います。

思い起こせば、航空部1年生の頃も、他大学の合宿に参加させてもらうために、有利な条件を自分に付けようとして、分担された係の他にできる係や車両の運転などを必死で覚えたものでした。比べてみると、今は少し気迫に劣るような気がします、それほど短期決戦の構えでなくともよいと思っています。というのも、今度の道のりは長いものですし、考えてみればグライダーにしても、一応「飛べる」と証してもらうのに2年以上かかったわけですから、急ぐことはあっても焦る必要はないと思うからです。

それにしても社会人というものは、覚悟はしていたものの、本当に自分の時間が思うように持てないものと痛感しています。何年経っても変わらないのでしょうか、青い空に元気みなぎる積雲などを見ると、押さえられない気持ちが込み上げます。また、会おうと思えば会えると思っていた仲間とも、やはり都合はままなりません。「競馬に行く(1人で)から…。」などと悲しいことを言う狸もいますが、再び彼らとともにグライダーを飛ばすことがあってほしいと切に思います。

とにかく今は、始まった新しい世界で早く1人で歩けるようになること、さらに遊び心を磨くこと、そして感謝すべき航空部に協力することを念頭に、この先再び誰にも引けをとらないような無茶をしていく決意を強くしているところです。自分をもっと高く、もっと遠くへ飛ばすために。

「若いうちの苦労は買ってでもしろ。」と、昔のエライ人も言ってますが、若いうちに苦労した人は苦労の感覚がニブくなって齢を取ってからの苦労に気付かないだけなんじゃないか?とふと思ったりする今日この頃。皆様いかがお過ごしでしょうか。

書類の中で仕事をするのが嫌で運輸業界を選んだのですが、まさかこんなに肉体的な日常とは思いませんでした。思えばスーツをぬいだのは7月の終わり。それ以来ネクタイをしめた事も無く、車で通勤する日々。その出社時間も6時から13時とバラエティーに富んでいます。配属されて最初の仕事は新茶の積み込み。積み込みというのは、学生時代になれ親しんだ言葉ですが、10tの荷物を2人で積んでいると目の前に虹が見えたりします。そのあげくに上司のセリフが、「こんな楽な箇所は無い。」

最近はずっかり花屋の様な仕事が多くなり、チューリップの箱詰め等をこなしています。そんな仕事の中の楽しみは、世の中の裏側を垣間見ること。例えば、鹿児島から静岡に送られる新茶。これに、静岡のお茶葉を少しブレンドすると、あつという間に静岡の新茶の出来上がり。(別に楽しくないか。)

年始のヒマな時間も間もなく終わり、やって来るのはお彼岸にそなえる菊の積み込み。それを終えると、再びお茶の積み込み。(1袋10万円ぐらいやぞ、とおどされながら積む。20kgぐらい有り、とても重たい。)

何だか、お茶の話ばかりになりましたが。

彼女の、田舎へのUターン就職も決まり、「若い頃の苦労」は増大して行く。結論。若い頃の苦労は、将来の苦労に気付かなくさせる。

第10回翔友会ゴルフ会

平成8年12月8日(日)
於：彦根カントリークラブ

翔友会恒例の秋のゴルフ会、今年は60周年記念祝賀行事が10月に開催されましたので、向井班長の名古屋支部と合同で、10回記念大会を忘年会を兼ね、12月8日、日曜日におなじみの彦根カントリークラブで行いました。

早いもので第1回開催から早や10年の年月を数えることになりました。(皆サン、当時より確実に10歳は年を取っているのですゾ！)

忘年会組(橋本、末吉、一圓、南村、西田、中村(洋)6名は前夜、忙中閑有りの精神で、師走の琵琶湖畔に集合し、地元一圓先輩のご案内で冬の彦根名物「カモ鍋」を食し、大いに親睦を深め暫し気分はかつての「青春時代」にタイムスリップ……。勢いよく2次会へとくりだしましたが体力の方は昔に戻れず、夜半にはすっかり出来上がってしまい、彦根の夜空高く night soaring!

翌朝、降雪クローズを心配していたものの、スタート前にはきれいに晴れ上がり、喜田(益)先輩(33年卒)にも初参加を頂き、12名にて翔友杯、距離飛行賞(ドラコン)、指定地着陸賞(ニアピン)等

争いました。

weather にも恵まれ、ベテラン揃いの元名パイロットの競技会、かなりの好記録が期待されましたが、場外着陸(OB)、索切れ(チョロ)有り等で、「翔友Ⅲ」号にご報告しましたように、「グライダー操縦の技術」と「ゴルフの腕前」とは何ら因果関係のないことが改めて判明致しました。

結局、大混戦の中、「快刀乱麻」の技を見せた政副会長が NET80 で優勝、翔友杯 V3 を達成されました。人気薄の守本先輩が2着に入賞され、万馬券を1人じめ。初参加の喜田先輩が3位に入賞されました。又特別賞として10回連続出場の向井、一圓先輩に記念品をお渡し致しました。

10回記念大会と言うことで、プレイ後のパーティー席上も大いに盛り上がり、以前より計画していました東京OB会との親睦ゴルフ会を政、末吉先輩のお世話にて浜松で実施する予定です。

関東地区でゴルフをされるOBの方、ぜひご参加ください。

(昭和45年卒 南村記)



中村 南村 宮地 末吉 窪田 守本 西田 一圓
政 橋本 喜田 向井